

PIETRAVICH ANDRÁS*

Az ipari műemlékek védelme Magyarországon

Az idén ünnepeltük 150. évfordulóját annak, hogy a magyar orvosok és természetvizsgálók kassai vándorgyűlésén megfogalmazták a hazai intézményes műemlékvédelem iránti igényt, s jövőre, 1997-ben lesz 125 éve, hogy annak első szervezete, a Műemlékek Ideiglenes Bizottsága létrejött. 1881-ben fogadták el első műemlékvédelmi törvényünket, s alakult meg a Műemlékek Országos Bizottsága, amely egészen 1949-ig működött. A közelmúlt és a jelen állami műemlékvédelmi szervezete, az Országos Műemléki Felügyelőség, illetve jogutódja, az Országos Műemlékvédelmi Hivatal jövőre ugyancsak jubilál: megalapításának 40. évfordulóját ünnepli.

A jogi és szervezeti fejlődéssel párhuzamosan fokozatosan tágult a védelem tárgyköre. Kezdetben csak a középkor és a reneszánsz alkotásait tartották védelemre érdemesnek, majd a barokkéit és a klasszicizmuséit is. Ma bármely kor alkotása műemlékké nyilvánítható, bár az elmúlt százötven év emlékanyagának módszeres feldolgozásával egyelőre nagyrészt adósok vagyunk. A magas művészet körébe tartozó épületek mellett később védelmet kaptak a népi építészet emlékei. Kitágult a védelem abban az értelemben is, hogy az egyedi műemlékek mellett a második világháború után a műemléki együttesek, történeti városok megőrzése, illetve a műemlékek környezetének védelmi feladatai felé fordult a figyelem, néhány éve pedig már a kultúrtáj fogalmával barátkozunk. A bővülés negyedik iránya a kiemelkedő, országos és nemzetközi jelentőségű értékektől az egy-egy szűkebb közösség számára fontos emlékek ún. helyi védelme, végső soron pedig az épített környezet egészének védelme felé mutat.

Az ipari műemlékek védelme ennek az egyre terebélyesedő ágrendszernek a legfiatalabb hajtásai közé tartozik. Az ipari építészet sokáig kiesett az építészek, építészettörténészek érdeklődési köréből, 1945 előtti alkotásait az általános építészettörténeti szakirodalom nem vagy alig említi. Mindmáig csupán néhány szűkebb területet dolgoztak fel egy-egy építész érdeklődésének vagy az adott szakma művelőinek köszönhetően, így pl. a vasútállomásokat¹ és a postai épületeket². Kivételt képez a tartószerkezetek fejlődésének tudományos feldolgozása, amelyben az ipari csarnokoknak értelemszerűen kiemelt szerep jut.³ Az áttörés azzal következett be, hogy a második világháború után az ipari épület megvalósítása rangos építészeti feladattá vált; ezt a korszak építészetét tárgyaló művek is tükrözik.⁴ A kortárs ipari építészet megbecsülésének is szerepe lehetett abban, hogy megélénkült az érdeklődés a múlt ipari emlékei iránt.

* Országos Műemlékvédelmi Hivatal, Magyar Építészeti Múzeum, 1036 Budapest, Mókus u. 20.

Az ipari műemlékek védelmének régóta nincs jogi akadály. Az 1964. évi építésügyi törvényen alapuló 1967-es miniszteri rendelet, amely – több módosítással – mindmáig a műemlékvédelem jogi alapja, azon építményeket és egyéb alkotásokat határozza meg műemlékeként, amelyek az ország gazdasági-társadalmi és kulturális fejlődésének tárgyi bizonyítékául szolgálnak, s – többek között – történeti szempontból kiemelkedő jelentőségűek.⁵ Nem szorul bizonyításra, hogy az ipartörténet emlékei kielégítik az előbbi kritériumot. Ami pedig az utóbbit illeti, a „történeti” fogalmába a gazdaság, a termelés, a tudomány és a technika története is beletartozik. Az új műemlékvédelmi törvény tervezete már kimondottan is védeni rendeli a tudományos és a műszaki vonatkozású emlékeket.

A műemlékké nyilvánítás nem az egyedüli módja a védelemnek. A magyar gyakorlat a természethez kötődő kultúrtörténeti emlékeket a természetvédelem körébe utalja, s ezt erősíti meg az új természetvédelmi törvény is. A természetvédelem gondoskodik pl. a kunhalmok és a földvárak megóvásáról, s ez lehet módja egyes bányák védelmének is.⁶ (Mindez persze nem zárja ki a műemléki védelmet, ahol az indokolt: a kettős védelem több helyen is egymást erősítve működik együtt.) A nagygépek szabadtéri múzeumba, ipari skanzenbe telepíthetők – ugyanúgy, ahogy a népi épületek egy részét is eredeti helyükön, műemlékként védik, másokat pedig múzeumi objektumként, szabadtéri néprajzi múzeumba telepítve. A megóvás fontos módja végül a helyi védelem. Ebbe a körbe sorolom az intézményi védelmet is, amelyet a Magyar Államvasutak valósított meg 1987. évi műemlékvédelmi szabályzatával.⁷

Mielőtt rátérnénk az ipari műemlékek állományának számszerű elemzésére, pontosítani szükséges, hogy mit is értünk e fogalom alatt. Az említett, az elmúlt évtizedekre vonatkozó szakirodalom az üzemcsarnokokat és a kapcsolódó épületeket sorolja az ipari építészet körébe. Nem foglalkozik azokkal az építményekkel, amelyek a hagyományos építészeti kategóriák alkalmazásával nem vizsgálhatók, a pályaudvarokat, postahivatalokat stb. pedig inkább a középületek között tárgyalja. A magam részéről itt nagyjából azt a tágabb megközelítést követem, amelyet *Kiss László*, *Kiszely Gyula* és *Vajda Pál* alkalmaznak „Magyarország ipari műemlékei” című, 1981-ben megjelent alapvető munkájukban.⁸ Így az ipari műemlékek körébe sorolom valamennyi iparág épített emlékeit a bányászattól az élelmiszeriparig, a közlekedés, a posta, a hírközlés, a vízépités és a közművek létesítményeit, mégpedig az épületeket, a mérnöki műtárgyakat és szerkezeteket egyaránt. Az elhatárolás bizonyos esetekben így is önkényes: a vasúti felvételi épületet és a kereskedelmi raktárt ipari épületnek tekintem, míg a vasútigazgatóságot és a vásárcsarnokot középületnek, a malmot ipari, a magtárat mezőgazdasági létesítménynek.

A fenti meghatározást alapul véve, saját kigyűjtésem szerint Magyarország 10 300 műemlékéből 265, azaz az állomány 2,6 %-a az ipari műemlék.⁹ Ez a szám, ha nem is nagy, első ránézésre biztatónak tűnik: az ipari műemlékek stabil jelenlétére, védelmük fontosságának felismerésére utal. Elégedettek lehetünk akkor is, ha a *Kiss–Kiszely–Vajda*-féle említett jegyzékkel vetjük össze, amely 80 emléket tartalmaz – bár nyilván inkább példászerűen, s nem a teljesség igényével. Az azonban már elgondolkasztató, hogy ez utóbbiak közül ma is csak 48 élvez műemléki védeltséget – még ha van is köztük több olyan, amelynek megóvása nem a műemlékvédelem feladata.

Az ipari műemlékek állományának összetételét vizsgálva szembetűnik, hogy a 265 építmény közül 184, azaz közel 70% a gyáripár és a mérnöki szerkezetek kora előtről származik, köztük 87 vízi-, szél- és szárazmalom, 34 kő- és téglahíd a római kortól a klasszicizmusig, népi kovácműhelyek, kékfestő műhelyek stb. Természetesen ezek is a gazdaság és a technika fejlődésének tárgyi bizonyítékai, s közöttük olyan kiemelkedőek is akadnak, mint a pásztói középkori üveghuta maradványai. Műemléki védelmüket mégis nagyjából építészeti, régészeti vagy néprajzi jelentőségüknek köszönhetik.

Az újabbkori, „valódi” ipari műemlékek – vagy ahogy a műemlékjegyzékben rendszerint megjelölik őket: az ipartörténeti emlékek – száma mindössze 81. Legnagyobb számban vízépitési műtárgyakat, vízi közműveket (13), vasútállomásokat (12), villamosmegállókat és kocsiszínt (11) találunk a jegyzékben, mellettük néhány gyárépületet, elektromos művet, vas- és vasbetonhidat, bányát, hengermalmot. A többi ágazatot csupán egy-két építmény képviseli – igaz, ezek között található pl. a lakihegyi 314 m-es antennatorony.

Az ipari műemlékek védelme terén tehát bőven van tennivaló. Lényegében hátravan még a megőrzésre méltó értékek módszeres feltárása és védetté nyilvánítása. Az értékfeltárás nem várható egyedül a műemlékvédelem szakembereitől. Elengedhetetlen hozzá az egyes iparágak gyakorló mérnökeinek és kutatóinak együttműködése, akik az adott szakterület sajátos történeti szempontjait képviselik a közös munkában. Ilyen együttműködés jött létre a hetvenes évek végén a Magyar Mezőgazdasági Múzeummal, amelynek eredményeként számottevően megnőtt a mezőgazdasági vonatkozású műemlékek száma, a nyolcvanas évek közepén pedig a MÁV-val, ami több vasútállomás műemlékké nyilvánításához vezetett, de elősegítette a MÁV-nál megvalósított intézményi védelmet is.

A védelem gyakorlati módszerei ugyancsak kialakulatlanok. A „hagyományos” műemlékfajtákra kidolgozott megoldások nem alkalmazhatók változtatás nélkül. Részben az eltérő anyagokat és szerkezeteket eltérő módon kell restaurálni, s újra vizsgálni kell az eredetiség és a hitelesség kritériumait. Mindenekelőtt más azonban az eredeti és a mai rendeltetés viszonya. Többé-kevésbé bevált módszereink vannak arra, hogy hogyan elégítheti ki egy százéves színházépület a mai követelményeket, hogyan tehető alkalmassá egy kastély szálloda, vagy egy városi palota reprezentatív irodaház céljára. A korszerű ipari termelésnek azonban – legalábbis a mai felfogás szerint – útjában állnak a történeti értékek. Így az ipari műemlékek között – a közlekedés területét leszámítva – ritka az eredeti funkcióval üzemelő létesítmény. A jellemző megoldás a leállított üzem(rész) múzeumként való megőrzése, esetleg az épület egészen más célú felhasználása. Az előbbi elsősorban attól függ, hogy van-e, aki vállalja a fenntartást; a gyári gyűjtemények sorsát épp az elmúlt években kérdőjelezte meg a privatizáció. Az utóbbira – volt ipari és kikötőnegyedek rehabilitációjára lakó- és közintézményi rendeltetéssel – világszerte változó sikerrel folynak a kísérletek.

A magántőke hozzáállását Magyarországon – de a védelmi eszközök és gyakorlat hiányosságait is – jól példázza a budapesti Váci út, amely napjainkban, a nagyvonalú útkorszerűsítést és metróépítést követően a főváros egyik kereskedelmi központjává válik. Sorra nyílnak az áruházak és az autószalonok – feltéve, hogy az építtető szabadon döntheti el, mit tart meg a meglévő, többnyire gyárépületekből: a fő szerkezeteket, esetleg a homlokzatot is, vagy éppen semmit, mert csak a telekre van szüksége. Lassan minden megújul, kivéve a két műemlék épületet. Az egykori lóvasút végállomása és a villamos kocsiszín továbbra is üresen áll, egyre rosszabb állapotban.

A lehetőségekre csupán egy külföldi példát szeretnék felhozni. A németországi, Saar-vidéki Völkling vaskohóját 1986-ban állították le véglegesen. Az 1873 és 1934 között létesült, 7 ha kiterjedésű együttes megmentéséhez a műemlékesek fokozatosan megnyerték a tartományi kormány, majd a szövetségi szervek támogatását. A kohót az UNESCO 1994-ben felvette a világ kulturális örökségének jegyzékébe, mint „a 19. és a korai 20. század technikatörténetének és ipari kultúrájának egyedülálló tanúját, az első és második ipari forradalom emberi teljesítményének szimbólumát, az ipari korszak »katedrálisát«”; a kohó egyúttal a Saar-vidék nemzeti műemléke lett. A helyreállítás 1989-ben kezdődött. A nagyolvasztó szűkebb együttesét múzeumként őrzik meg a gépekkel és berendezésekkel együtt, a többi épületet és szabad területet tudományos és kulturális célra hasznosítják. A tágabb környezetet is a védett kohóművel összhangban rendezik.¹⁰

Az itt előadottakkal csupán arra vállalkozhattam, hogy felvessek néhány kérdést abból a bonyolult problémakörből, amit az ipari műemlékek védelme jelent, s amelynek az Országos Műemlékvédelmi Hivatal egy külön konferenciát kíván szentelni 1997 márciusában. Ószintén remélem, hogy ez a konferencia nagyban hozzájárul majd az ipari műemlékek ügyének előmozdításához.

JEGYZETEK

1. *Kubinszky M.*: Régi magyar vasútállomások. Budapest, Corvina Kiadó, 1983. *Kubinszky M.–Gombár Gy.*: Vasútállomások Magyarországon. Épületek 1846-1988. Budapest, Idegenforgalmi Propaganda és Kiadó V. a MÁV megbízásából, 1989.
2. Postaépítészet Magyarországon. Szerk. biz. *Bakos J., Kiss A.-né, Kovács G.-né*. Budapest, Távközlési Könyvkiadó, 1992.
3. *Császár L.*: Korai vas és vasbeton építészetünk. Budapest, Műszaki Könyvkiadó, 1978.
4. Magyar építészet 1945–70. Szerk. *Szendrői J.* Budapest, Corvina Kiadó, 1972. 152-231. *Rados J.*: Magyar építészettörténet. 3. kiad., Budapest, Műszaki Könyvkiadó, 1975. 393–405., *Szabó J.*: Nagyipari létesítmények 1945-1975. Budapest, Műszaki Könyvkiadó, 1975.
5. 1/1967. (I. 31.) ÉM rendelet a műemlékvédelemről. 2. § (1) bek.
6. 1996: LIII. törvény a természet védelméről. 4. § a, 22. § k pont, 23. § (2) bek.
7. A MÁV Műemlékvédelmi Szabályzata. Jóváhagyta dr. Várszegi Gyula, a MÁV vezérigazgatója, 109.199/1987. sz. alatt.
8. *Kiss L.–Kiszely Gy.–Vajda P.*: Magyarország ipari műemlékei. Szerk. és előszó: *Szabadváry F.* Budapest, Országos Műszaki Múzeum, 1981.
9. A kigyűjtés alapja: Magyarország műemlékjegyzéke, I-II. Szerk. *Ikafalvi Diénes V.* Budapest, Országos Műemléki Felügyelőség, 1990. Változások a műemlékjegyzékben, 1989, 1990, ... 1994. Budapest, OMF.
10. *J. P. Lüth*: Das Weltkulturerbe Alte Völklinger Hütte. In: Protokollniederschrift und Materialien zur Zweiten Internationalen Sommerakademie Potsdam-Sanssouci, 9. Juni–15. Juni 1996. Összeáll. *S. Evers*. Potsdam/Berlin, 1996. 191–216.